



23.10.2017

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr**

Elektrifizierung der Hochrheinstraße

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	08.11.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Dem Vertrag zwischen den DB Unternehmungen, dem Land Baden-Württemberg und dem Landkreis Waldshut vom 6.9.2017 entsprechend Anlage 1 wird zugestimmt (Außenvertrag).
2. Dem Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt zur Umsetzung des Vertrags vom 06.09.2017 entsprechend Anlage 2 wird zugestimmt (Innenvertrag).
3. Dem Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut und dem Landkreis Lörrach über die Finanzierung der Aktualisierung der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße entsprechend Anlage 3 wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, zusammen mit dem Landkreis Lörrach die Standardisierte Bewertung (NKU) als Voraussetzung für eine Förderung nach Bundes-GVFG zu vergeben.

Sachverhalt:

Die Kreisgremien wurden regelmäßig über den Stand und Fortgang der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke informiert. U.a. wird beispielsweise auf die Vorlagen 003/2013, 064/2016, 096/2016 und 043/2017 verwiesen.

Die Elektrifizierung ist notwendig, um zukunftsfähige Bahnverbindungen am Hochrhein zu haben, die modern und integriert in das Gesamtnetz im Grenzraum zur Schweiz betrieben werden können. Die derzeitige Bedienung ist qualitativ nicht genügend, nur mit einer Elektrifizierung kann ein Quantensprung in der Bedienung erreicht werden und es können neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Auf der Grundlage der „Lörracher-Waldshuter Erklärung zur künftigen Zusammenarbeit zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Lörrach und dem Landkreis Waldshut mit dem Ziel der Stärkung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs im Gebiet der Landkreise Lörrach und Waldshut“ vom November 2011 und der „Basler Erklärung zur Gesamtfinanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn zwischen Basel (CH) und Erzingen (D)“ vom Januar 2013 wirkt der Landkreis Waldshut intensiv und federführend an dem Projekt zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke mit. Zuletzt wurde hierfür am 14.03.2016 zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Schweizerischen Bundesamt für Verkehr, dem Kanton Basel-Stadt, dem Kanton Schaffhausen, dem Landkreis Waldshut und dem Landkreis Lörrach eine Absichtserklärung vereinbart, welcher der Kreistag in seiner Sitzung am 11.05.2016 zugestimmt hat (Vorlage Nr. 064/2016).

Ausfluss der damaligen gemeinsamen Absicht war zum einen die Vorbereitung einer Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn als Netzinhaberin für die Durchführung weiterer Planungsphasen und zum anderen die Bewilligung eines wesentlichen Zuschusses für die Durchführung der Planung seitens des INTERREG-Programms Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein. Für die anstehenden Leistungsphasen 3 + 4 war bislang der Zeitraum 2016 bis 2020 vorgesehen, unter anderem da sich die INTERREG-Förderung auf die laufende EU-Förderperiode bis zum Jahr 2020 bezieht. Der Planungsaufwand diesbezüglich wurde damals mit insgesamt 10 Mio. EUR angenommen; 5 Mio. EUR sind als INTERREG-Pauschalzuschuss bewilligt.

Abzuschließende Vereinbarungen

Konkret ist zu regeln, dass die verschiedenen beteiligten Unternehmen der Deutschen Bahn AG die Arbeiten an den Leistungsphasen 3 + 4 nach HOAI durchführen, die Finanzierung indessen durch externe Partner erfolgt. Bei diesen Partnern handelt es sich neben dem INTERREG-Programm um das Land Baden-Württemberg, die Landkreise Waldshut und Lörrach und den Kanton Basel-Stadt. Die spätere Bau-Finanzierung soll mit Beiträgen der Bundesrepublik Deutschland (GVFG-Förderung), des Landes Baden-Württemberg, der Schweiz (FABI*-Programm des Bundes/Kantone) sowie der beiden Landkreise erfolgen.

**Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur*

Aus innerorganisatorischen Gründen bei der Deutschen Bahn und um die Vertragsverhältnisse im Außenverhältnis schlank zu halten, sind die vertraglichen Vereinbarungen wie folgt aufgeteilt worden:

- In einem Vertragswerk werden die Zuwendungen und die Mitwirkung seitens des Landes und des Landkreises Waldshut (Lead-Partner der Region) mit der DB Netz AG und der DB Energie GmbH geregelt (Vertrag vom 06.09.2017; Anlage 1, Außenvertrag).
- In einem zusätzlichen Vertrag werden die Pflichten und Rechte des Vertrags vom 06.09.2017 auf die weiteren Finanzierungspartner Landkreis Lörrach und Kanton-Basel Stadt übertragen; dieses Dokument ist durch eine Absichtserklärung ergänzt (Innenvertrag).

- In einem Vertrag zwischen den beiden Landkreisen und dem Land Baden-Württemberg wird die vorliegende Ausarbeitung bzw. Anpassung der Leistungsphase 1 und 2 auf den aktuellen Stand angepasst. Das Land hat hier, um keine weitere Zeit zu verlieren und das Risiko von weiteren Mehrkosten zu begrenzen, den Vertrag mit der DB Netz AG zur Umsetzung bereits geschlossen, sodass es um die anteilige Refinanzierung geht (Anlage 3).

Bei der Ausarbeitung der Vertragswerke waren verschiedene Änderungen gegenüber der Ausgangslage zu berücksichtigen. Diese wirken sich auch kostensteigernd aus.

Technisch-planerischer Zusatzaufwand sowie die inzwischen eingetretene Teuerung lassen den Aufwand für die Durchführung der Leistungsphasen 3 + 4 auf über 10 Mio. EUR ansteigen. Dabei geht es um gegenüber der Vorplanung veränderte Regularien für den Lärmschutz und die Signaltechnik sowie um zusätzliche Gutachten wie Baugrund/Kontamination, Standsicherheit, Erschütterung, Immissionen, Umwelt, Landschaft, Baubetriebsplanung usw. Der Finanzierungsanteil des Landkreises Waldshut beträgt ca. 1,5 Mio. EUR. Wie üblich sehen die Verträge der Deutschen Bahn eine Finanzierungszusage für noch nicht absehbare Kostensteigerungen von bis zu 10% vor. Kostensteigerungen in den genannten Planungsphasen von mehr als 10% setzen dagegen eine schriftliche Zustimmung der Zuwendungsgeber voraus.

1. Untersuchungen mit Blick auf befürchtete Fahrplaninstabilitäten (bezüglich des elektrifizierten Interregio-Expresses/IRE) haben ergeben, dass ein infrastruktureller Mehrbedarf besteht. Das Projekt muss daher gegenüber dem nach Abschluss der Leistungsphasen 1 + 2 angenommenen Verkehrsmodell angepasst werden. Dabei handelt es sich um a) die Herrichtung des Mittelbahnsteigs am Bahnhof Lauchringen zur Ermöglichung von Bahnhalten und Kreuzungen sowie b) die Wiederherstellung des Kreuzungsbahnhofs Tiengen bzw. – alternativ – c) die Verlängerung des zweigleisigen Streckenabschnitts am Bahnhof Erzingen in Richtung Westen um ca. 1.000 m.

Es macht wenig bzw. keinen Sinn eine Elektrifizierung durchzuführen, die infrastrukturell „auf Kante genäht ist“, sodass bei nicht regelgerechtem Betrieb oder Veränderungen in den Anschlüssen – Fahrplanflexibilität – die Bedienung nicht stabil oder zeitgerecht erfolgen kann.

Die Planung dieser Infrastruktur konnte noch nicht abschließend in den Vertrag mit der Deutschen Bahn eingearbeitet werden und findet sich daher in der dortigen Präambel. Nach Abschluss verschiedener weiterer Prüfungen sollen die Bahn und die Zuwendungsgeber gemeinsam entscheiden, ob für ein fahrbahnstabiles Verkehrskonzept die zusätzliche Maßnahme b) oder c) vorzusehen ist (insbesondere auch unter Kostengesichtspunkten). Vor diesem Hintergrund war der Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Waldshut und Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt (Anlage 2) nicht lediglich als Vertrag mit verbindlichen Regelungen, sondern zusätzlich auch als Absichtserklärung für die Planung des infrastrukturellen Mehrbedarfs auszugestalten.

Als Grundlage für die Entscheidung zwischen Lösung b) und Lösung c) soll eine weitere Untersuchung zur Verlängerung des genannten zweigleisigen Streckenabschnitts erfolgen.

2. Nach den bisherigen Absprachen soll der Kanton Basel-Stadt denselben Anteil am Planungsaufwand wie jeweils die beiden deutschen Landkreise tragen. Durch die Aufwandssteigerung, die sich aus den Erläuterungen unter Ziff. 1 und Ziff. 2 ergibt, übersteigt der neue den früher geplanten Betrag.

Der Kanton Basel-Stadt muss deshalb den Zuschuss erhöhen und diesen zur Genehmigung beim Parlament beantragen und einbringen. Es ist davon auszugehen dass hier der Gleichklang der Finanzierung erreicht wird, sodass eine entsprechende finanzielle Beteiligung erfolgt. Vor diesem Hintergrund musste der Innenvertrag - Anlage 2 - entsprechend formuliert werden. Ein Zuwarten mit den Verträgen mit Rücksicht auf diesen Verfahrensausgang würde die auf den Zeitraum bis 2020 begrenzten INTERREG-Mittel gesamthaft in Gefahr bringen, sodass einvernehmlich so verfahren werden musste. Auch muss die DB die Ressourcen innerbetrieblich schaffen und die Ausschreibungen vornehmen, damit der Vertrag leistungsmäßig zügig umgesetzt werden kann.

3. Neben einer Anpassung des Planungsprogramms für die Leistungsphasen 3 + 4 müssen wegen der veränderten Bedingungen (insbesondere Lärmschutz und Signaltechnik) Nachplanungen zur Aktualisierung des Ergebnisses der Leistungsphasen 1 + 2 (Stand 2011) erfolgen. Die gemeinsame Finanzierung dieses Aufwands ist durch das Land Baden-Württemberg, den Landkreis Waldshut und den Landkreis Lörrach in einer Vereinbarung zu regeln, für die ein Entwurf mit Stand 22.09.2017 vorliegt (Anlage 3). Trotz intensiven Bemühens konnten hierfür keine weiteren Finanzierungspartner, insbesondere auch nicht das INTERREG-Programm, aktiviert werden. Die Verteilung der Kosten orientiert sich an der Finanzierung der LPH 1 + 2, wobei das Land den bisherigen Anteil der CH (Kanton Schaffhausen) fast völlig übernommen hat. Der Landkreis Waldshut trägt dabei rund 100.000 EUR an den Gesamtkosten von rund 500.000 EUR.
4. Die ursprünglich im Anschluss an die Leistungsphasen 1 + 2 vorgesehene Nachweisführung über die Wirtschaftlichkeit des Projekts (Nutzen-Kosten-Untersuchung, NKU) hat insoweit wieder Bedeutung erlangt, dass diese NKU für den beabsichtigten Antrag für eine deutsche GVFG-Förderung notwendig ist. Keine Bedeutung hat diese dagegen für die Entscheidungen des Schweizer Bunds für den sog. STEP** 2030/35 (FABI-Programm), sodass die Beauftragung durch die Landkreise zu erfolgen hat. Dies, da auch das Land BW sich regelmäßig nicht an der NKU beteiligt.
Mit der NKU werden die Umsetzbarkeit des Projekts bestätigt und bei Bedarf notwendige Optimierungen erarbeitet. Das bedeutet, dass die NKU-Ergebnisse grundsätzlich erst zum Abschluss der Leistungsphasen 3 + 4 vorzulegen sind. Wir wollen diese jedoch zeitnah in die Wege leiten. Bei einer hälftigen Finanzierung erwarten wir Kosten für den Landkreis in Höhe von ca. 60.000 – 80.000 EUR.

** *Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur*

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss hat das Thema nichtöffentlich am 25.10.2017 vorbereitet und empfiehlt dem Kreistag einstimmig, dem Beschlussvorschlag so zuzustimmen.

Hinweis: Die in der nicht-öffentlichen Vorlage genannten Spitzbeträge mussten auf Grund ausschreibungstechnischen Gründen entfernt oder durch ca., Angaben ersetzt werden. Die konkreten Beträge können der VFA Vorlage für den 25.10.2017 (Vorlage Nr. 172/2017, nö) entnommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Kreistag und die Verwaltung haben sich zu jedem Zeitpunkt für die Elektrifizierung ausgesprochen. Ohne diese kann die Hochrheinstrecke nicht verbessert werden und in ein Gesamtnetz eingebunden werden. Stichworte wie trinationale Regio-S-Bahn, durchgängige Verbindung mit einer elektrifizierten Bodenseegürtelbahn und Südbahn zeigen die Notwendigkeit, da ein Dieselmotortrieb nicht zukunftsorientiert ist. Nur mit dem aktuell absehbaren Rückenwind aus der Schweiz kann es gelingen die Finanzierung des Baus sicherzustellen. Deshalb muss weiter zügig Schritt für Schritt in Richtung Realisierung vorgegangen werden. Die LPH 3 + 4, die begleitenden Planungen und die entsprechenden Verträge stellen nun die wesentlichen Schritte beziehungsweise die Bausteine dar, um mit der Maßnahme voranzukommen

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Bereits bisher hat der Landkreis den Betrag von rund 4,2 Mio. EUR (10/2017) angespart. Für die nächsten Jahre sind weitere Ansparraten von ca. 1 Mio. € pro Jahr in der mittelfristigen Finanzplanung ausgewiesen, um den Finanzierungsanteil von ca. 10 - 12 Mio. EUR sicherzustellen. Die Baufinanzierung kann nur mit Hilfe der Förderung des Bundes (BGVFG) und des Landes und unter finanzieller Beteiligung der Schweiz (Bund, Kantone) erfolgen. Bisher liegen Kos-

tenschätzungen von ca. 160 Mio. EUR für die Ertüchtigung vor, inwieweit dieser Betrag fortzuschreiben und anzupassen ist, wird auch die Ausführung der LPH 3 + 4 zeigen, da damit die Planung und die Kostenschärfe konkretisiert wird. Da diese Kostenschätzung/Berechnung bereits einige Jahre zurück liegt muss im Hinblick auf die Steigerung der Baupreise mit einem Aufschlag/Anpassung gerechnet werden. Ein Zuschlag von 20 -25 % wird deshalb angemessen sein, dies kann aber erst iVm der Ausführung der LPH 3/4 genauer eingeschätzt werden, so dass diese Angabe nicht näher mit konkreten Angaben hinterlegt werden kann.

Sodann muss der Bau und Betrieb in ein Gesamtfinanzierungskonzept übergeführt werden. Dies wird noch erheblicher Anstrengungen bedürfen, ist aber alternativlos, da es ansonsten beim Status quo „Dieselinsel“ ohne strukturelle Verbesserungen bei Fahrzeugen und Fahrplan verbleiben wird.

Demografische Entwicklung:

Ein guter SPNV trägt zur Attraktivität des Landkreises Waldshut und seiner ländlichen Räume bei. Die Hochrheinstrecke ist das Rückgrat des ÖPNV und „überlebenswichtig“. Schnelle und attraktive Verbindungen im Nahverkehr und in die Zentren sind ein Standortfaktor für die Wirtschaft und das Wohnen. Die Bedeutung der Hochrheinstrecke und des ÖPNV insgesamt für alle Bevölkerungsschichten wird zukünftig weiter zunehmen.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagen: diese stehen auf der homepage zur Verfügung und können bei Bedarf bei der Geschäftsstelle des Kreistags angefordert werden:

- Anlage 1: Vertrag über die Planungen der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung Hochrheinstrecke von Basel Bad Bf bis Bf Erzingen (Baden)“ zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, der DB Netz AG und der DB Energie GmbH vom 06.09.2017 mit Anlagen
- Anlage 2: Vertrag zur Umsetzung des Vertrags vom 06.09.2017 sowie Absichtserklärung zu den Planungen der zur Fahrplanstabilisierung und zur Gewährleistung einer wirtschaftlich optimalen Betriebsqualität zwingend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Waldshut, dem Landkreis Lörrach und dem Kanton Basel-Stadt (Entwurf Stand 26.09.2017)
- Anlage 3: Vereinbarung über die Finanzierung der Aktualisierung der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI (PV) der Infrastrukturmaßnahme „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke von Basel Badischer Bahnhof bis Bahnhof Erzingen (Baden)“ (Entwurf Stand 22.09.2017)